

SAK 22/11 UTALE, REGIONAL PLAN FOR HARDANGERVIDDA

Saksopplysning

Planforslag dat. 10.1.2011 for Regional plan for Hardangervidda, er lagt ut på høyring, med uttalefrist 1.april 2011.

Buskerud, Telemark og Hordaland fylkeskommunar samarbeider om planarbeidet. Formålet med planarbeidet er å ivareta villreinstamma, sikre lokalsamfunna mogelegheiter for nærings- og bygdeutvikling og å legge til rette for friluftsliv.

Høyringsdokumentet består av:

- Planrapport; <http://www.fylkesdelplan-hardangervidda.no/uploads/høringsdokumenter/Høringsutgave-rapport-Regional-plan-for-Hardangervidda-1001-2011.pdf>
- Arealplankart; <http://www.fylkesdelplan-hardangervidda.no/uploads/Høringsutgave%20-%20plankart.%20Regional%20plan%20Hardangervidda%2010.01.2011.pdf>
- Temakart med arealsoner; <http://www.fylkesdelplan-hardangervidda.no/uploads/Høringsutgave%20-%20temakart.%20Regional%20plan%20Hardangervidda%2010.01.2011.pdf>

Kort om planarbeidet

Bakgrunn for planarbeidet er at Miljøverndepartementet i brev datert 12. april 2007 ga fylkeskommunene i oppdrag å utarbeide en plan "for en helhetlig forvaltning av fjellområder som er spesielt viktige for villreinens framtid i Norge". Planen skal i følge brevet fastsette langsiktig arealforvaltning som balanserer bruk og vern for de aktuelle fjellområdene med influensområder.

Planarbeidet har vært ledet av en styringsgruppe der alle ordførere fra de ni berørte kommunene, seks ledende fylkespolitikere, representanter fra de tre fylkesmannsembetene og en representant fra villreinnemnda har deltatt.

En viktig forutsetning for styringsgruppa har vært at prosjektet skulle følge opp Miljøverndepartementets invitasjon til å utforme en plan som både ivaretar villreinens leveområder og som gir muligheter for samfunns- og næringsutvikling i bygdene rundt Hardangervidda.

Da styringsgruppa avsluttet sitt arbeid med høringsutgaven, var den med unntak av ett punkt enstemmige om planforslaget. Uenigheten er knyttet til Fv. 124 fra Tinn til Uvdal. Et mindretall på tre foreslo en prøveordning med vinterbrøyting av denne fjellovergangen, men stenging på kort varsel når det er villrein i området. Flertallet ønsket av hensyn til villreinen å videreføre dagens ordning med vinterstenging.

Fylkesutvalgenes vedtak innebærer at planen nå legges ut på høring med denne dissensen.

I høve til Rv7 er det i planforslaget lagt føringar for planutforming, det er skissert retningslinjer for vinterbrøyting og det er skissert forslag i handlingsplan.

Det blir peika på at etablerte vegar som er viktige for både lokalsamfunn og storsamfunn skal så langt mulig haldast vinteropne. Dette gjeld særleg aust – vest sambanda E134 og Rv7.

Konfliktar med villrein skal søkast redusert ved å legge til rette for miljøtunneler, betre vegprofil og reglar for bruk av "gamlevegen" utanom tunneler.

I planforslaget blir det sagt at Rv 7 frå Haugastøl til Sysendalen er utfordrande i forhold til villreinens trekk. *"Det synes likevel å være bred enighet om at Rv 7 må holdes vinteråpen, men at trekkmulighetene for reinen må forbedres."*

Eit av hovudtrekka i planen er vinteropen Rv 7, men med føringar som tek omsyn til villreinen. Planforslaget anbefalar å halde fram med vinterbrøyting av Rv7, fordi dette er samfunnsmessig svært viktig for kommunane i Hardanger, Hallingdal og Numedal. Med

føresetnaden om at vegen skal stengast når villreinen nærmar seg for å krysse og føresetnaden om på sikt å få etablert miljøtunnelar og høgfjellsprofilar, blir dette vurdert som ”til å leve med” for reinen. Planen rår til at arbeidet med planlegging av miljøtunnelar og høgfjellsprofilar på strategiske stader på traseen skal vidareførast, samtidig som Hardangerviddatunnelen som eit nytt alternativ blir utgreidd. Begge løysingane vil sikre villreintrekk til alle årstider og betre tryggleik og regularitet. Det blir understreka at val av løysing og realisering bør skje snarast mogeleg.

Når dette er vurdert som akseptabelt, skuldast dette også at beiten nord for Rv. 7 i følgje habitatkarta er relativt lite viktige både sommar og vinter.

Det blir sagt at ei viktig oppfølgingsoppgåve av det regionale planarbeidet er å vera pådrivar for vidareføring av arbeidet med utbetring av Rv 7 med sikte på trafikkmessig sikrere vintervei og betre kryssingsmogelegheiter for villreinen. Tunnelar (inkludert nytt alternativ med lang tunnel) og høgfjellsprofil på traseen er viktige tiltak.

Vurdering:

Etter dagleg leiar sitt syn bør ei uttale frå Regionrådet for Hallingdal konsentrere seg om samferdsel og Rv7, som er ei felles utfordring.

Bergensbanen kryssar fjellet, men stort sett rett utanfor planområdet. Nye tunnelar på Bergensbanen har forbetra trekkmogeleghetene mellom Hardangervidda og Nordfjella. I planen er det ikkje teke opp spørsmål knytt til nye jernbanetraséar, verken omlegging av dagens jernbane eller nye høghastighetsbanar.

Rv7 på Hardangervidda og vinterbrøyting på strekninga Haugastøl til Sysendalen har det vore diskusjonar om. Vegar som kryssar villreinområde vil kunne vera ei barriere for reinen. Graden av konflikt er m.a. avhengig av trafikkmengde, vegprofil (brøytekanter og skjeringar) og reinen sin arealbruk til ulike årstider. Storsamfunn så vel som lokalsamfunn har på sin side bruk for vegane som transportårar. I forhold til Rv7 har dette vore eit tema som har vore høgt på dagsorden i 15 år og det er gjennomført ei rekkje utgreiingar og forskingsprosjekt for å klarleggje problemstillingane.

Statens vegvesen har med utgangspunkt i St.prp. nr. 1 (2002–2003) utgreia ulike tunnelalternativ med sikte på både å redusere riksvegens barriereeffekt for villreinen, og å auke regulariteten for trafikken ved å legge spesielt værutsatte strekningar av vegen i tunnel. Utgreiinga syner at det er mogeleg å kombinere omsynet til villreinen og vegtrafikken. I denne samanheng blir det og viktig at forslaget med Hardangerviddatunnelen blir vurdert på ein god måte. Her kan det vera på sin plass å syne til årsmøtevedtak til IS Rv7:

Årsmøte for IS Rv7 ser det som heilt avgjerande at Rv7 over Hardangervidda får ein vesentleg betra regularitet. Årsmøte meiner følgjande absolutte krav må gjelde for Rv7 over Hardangervidda:

- *Rv 7 skal vere open under normale vintertilhøve, berre stengd under ekstreme vintertilhøve eller i samband med særskilde hendingar somulukker, ras etc.*
- *Tiltak som blir gjort for betra regularitet skal redusere barriereverknaden for dei viktigaste definerte trekkrutene for villrein. Ut frå dette skal IS Rv7 i pågåande prosess med Nasjonal Transportplan 2014 – 2023 arbeide vidare med to alternative løysingar:*
 1. *Konsept 8: Hardangerviddatunnelen, der eksisterande Rv7 på gjeldande strekning blir vinterstengt.*

2. *Konsept 4: Mellomlange tunnelar, opprusting av dagline til høgfjellsprofil, der eksisterande Rv7 langs ny trase blir vinterstengt.*

I St.prp. nr. 1 (2006–2007) er Rv7 over Hardangervidda mellom anna omtala slik:

“Rv 7 over Hardangervidda er ikke stamveg, og Samferdselsdepartementet ser ikke at det nå er grunnlag for slike investeringer på vegstrekningen. Stenging av rv 7 over Hardangervidda i vintermånedene (januar-april) vil ha negative konsekvenser, blant annet for reiseliv og annet næringsliv lokalt. Samferdselsdepartementet vil derfor ikke på det nåværende tidspunkt innføre vinterstenging.

I St.meld. nr. 21 (2004–2005) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand, ble det foreslått å utvikle regionale planer for helhetlig forvaltning av villreinområdene. For Hardangervidda aust (Buskerud og Telemark) foreligger det en fylkesplan godkjent 24.04.1998. Miljøverndepartementet vil bidra til at det utarbeides en ny fylkesdelplan for hele Hardangervidda. I tillegg til å sikre villreinens leveområde, skal planen avklare arealbrukskonflikter, vise muligheter for økologisk forsvarlig næringsutvikling og gi de overordnede rammene for kommunal planlegging og behandling av saker etter sektorlover. Forhold knyttet til rv 7 vil være et aktuelt tema i en fylkesdelplan som skal legge rammene for en helhetlig forvaltning av Hardangervidda. Etter behandlingen av fylkesdelplanen vil spørsmålet om vinterstenging av rv 7 bli vurdert på sentralt nivå”.

Det er med andre ord to forhold som det er verdt å merke seg:

- Rv7 over Hardangervidda vart frå 1.1.2010 riksveg (det same som stamveg før 1.1.2010).
- Føringer som blir lagt i regional plan for Hardangervidda vil vera viktige for dei vurderingar som blir gjort på sentralt nivå i høve til spørsmålet om vinterstenging av Rv7.

Også St.meld. nr. 16(2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 har Hardangervidda som tema:

“Planlagt åpning av Hardangerbrua i 2013 vil bidra til økt trafikk over rv 7. Det pågår en fylkesdelplanprosess for Hardangervidda med sikte på å fastsette en langsiktig arealforvaltning hvor hensyn til bruk og vern balanseres, herunder sikring av villreinens leveområder. Det er uvisst om dette vil kunne få konsekvenser for vinterdriften på rv7. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til saken når nærmere avklaringer foreligger.”

FORSLAG TIL UTTALE

Innleiing

Regionrådet for Hallingdal vil i si uttale til planforslag for Regional plan for Hardangervidda konsentrere seg om samferdsel og vinteropen Rv7, som er ei felles utfordring for heile Hallingdal. Regionrådet er glad for at det i planforslaget er gjort tydelege vurderingar i forhold til den samfunnsmessige nytten av vinteropen Rv7, og at planforslaget er krystallklar på at Rv7 over Hardangervidda i framtida skal vera ein fullverdig vinteropne veg.

Det er og svært positivt at det blir sagt at: *“En viktig oppfølgingsoppgave av det regionale planarbeidet er å være pådriver for videreføring av arbeidet med utbedring av Rv 7 med sikte på trafikkmessig sikrere vintervei og bedre kryssingsmuligheter for villreinen. Tunneler (inkludert nytt alternativ med lang tunnel) og høgfjellsprofil på traseen er viktige tiltak.”*

Regionrådet for Hallingdal vil på det sterkaste presisera at Rv7 som ei viktig ferdssåre aust – vest må vera prioriterte som fullverdige vinterbrøytta veg.

Rv7 over Hardangervidda er livsnerva for indre Hardanger og store delar av øvre Hallingdal.

- Rv. 7 over Hardangervidda er eit av dei viktigaste aust – vest sambanda.
- Forbindelsen er den kortaste mellom Bergen og Oslo, og har også størst trafikkmengde mellom Noregs to største byar.
- Rv7 som næringsveg spesielt i forhold til reiselivet er for delar av Hallingdal og Hardanger heilt avgjerande.
- Utbygginga av Hardangerbrua og innkortinga Sokna – Ørgenvika vil auke vegen sin betydning ytterlegare.

Rv7 sin betydning for næringslivet

Rv7 over Hardangervidda bind saman to av dei største turistområda i Noreg.

Utviklinga av reiselivsnæringa er grunnleggjande for framtidig utvikling i Hallingdal og Hardanger. Hallingdal og Hardanger som nokon av landets største reiselivsregionar er heilt avhengig av kortare reisetid til dei store marknadane.

God kommunikasjon der reisetid og reisekomfort står sentralt er heilt avgjerande for å oppretthalde dagens aktivitetsnivå og for vidareutvikling.

Dette kjem og klart til uttrykk i Buskerud fylkeskommune sin reiselivsstrategi:

Reisetid og reisestandard er sentralt for reiselivsnæringenes konkurransedyktighet. Det gjelder både til og fra reisemålet, og for at reisemålene blir valgt som stopp på en rundreise. Det tyngste og dermed mest sårbare reiselivet ligger på akse øst-vest og dermed langt fra flyplasstilbud. Det samme gjelder også de deler av fylket hvor det finnes få andre alternativer til næringsutvikling enn reiseliv. Dette må påvirke prioriteringene innenfor kommunikasjonssektoren.

Viktigst er: Innkorting og opprusting av Rv 7 i Buskerud og sikre helårsforbindelser øst-vest.

Frå næringshald er det klart uttrykt at ei vinterstenging av Rv7 vil medføre nedlegging av arbeidsplassar innan turistnæringa og innan annan næring i regionen.

For Hallingdal som den største reiselivsregionen i landet er reiselivet ein avgjerande verdiskapingsfaktor, der heilårsdrift vil være ein avgjerande suksessfaktor.

Dei tre øvste kommunane i Buskerud har vesentlege delar av sin reiselivsmarknad frå vestsida. Og ikkje minst er det fleire hundre hytter som er i flittig bruk av hytteeigarar frå Bergensområdet. Dette syner og eigne rapportar utført for Statens vegvesen.

For ei lønsam og konkurransedyktig reiselivsnæring er det avgjerande med god infrastruktur. noko som klart blir presisert i “Reiselivsmeldinga”.

Eksempel, Hol kommune, som konkret døme på Rv7 som næringsveg/turistveg

I rapport frå Transportøkonomisk institutt (893/2007 ”Økonomiske virkninger av reiseliv i Hol og Hemsedal 2007”), er det gjort ei grundig analyse av kva reiselivet har å seie.

<http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2007/893-2007/893-hele%20rapporten%20internett.pdf>

Samla tal på gjestedøgn i Hol er rekna til ca. 2 mill. pr. år. Samla turistrelatert omsetning er rekna til 866 mill. kroner, eks. mva. Tala inkluderar ikkje sal av hytter/leiligheiter eller utgifter til oppgradering av eksisterande hytter.

TØI har og vurdert samla inntekstdanning i Hol kommune ved utbygging av fritidsbustadar til 780 mill pr. år. Dette er sjølvsagt avhengig av marknaden for utbygging, men gjer ein indikasjon på omfanget. Den turistrelaterte sysselsettingen i Hol kommune er ca. 1/3 av total sysselsetting.

For å vurdere verknadar for reiselivet i Hol kommune ved ei eventuell vinterstengning av Rv7 har TØI i arbeidsdokument av 11. mai 2006 gjort nokre vurderingar. Dette arbeidet vart utført

før rapport 893/2007 og det er nytta eldre vurderingar for berekning av gjestedøgn og omsetning (lågare).

Berekningane til TØI (rapport 11.5.2006) syner at turistane sitt konsum i Hol kommune, utgjorde i 2004 i alt 442 millionar kroner i månedane januar-april og november-desember. Av dette var om lag 231 millionar kroner omsetning (eksklusive mva) utanom dei tradisjonelle reiselivsnæringane (varehandel, diverse tenesteyting). Produksjon av varer og tenester som følgje av indirekte verknader i same periode utgjorde ca 128 millionar kroner.

Til saman innebar turistbesøk i Hol kommune ein samla omsetning på ca 570 millionar kroner i dei månedane det er antatt at vinterstenging kunne vore aktuelt.

Det er berekna at det turistrelaterte forbruket i Hol kommune til personar som reiser over Hardangervidda til Hol utgjør 35% av samla turistkonsum. Etter dei siste brekningane er dette talet no nærare 40%.

Som det går fram av rapport til TØI vil ei vinterstenging av Rv7 føre til ei konkurransevriding i forhold til konkurrerande destinasjonar som Hemsedal, Fillefjell, Voss og eventuelt Haukeliområdet. Dersom all trafikk frå Vestlandet i vinterstengingsperioden fell bort ("worst case"), representerar dette eit samla bortfall per år (ut frå 2004-tall) på omlag 146 millionar kroner i direkte verknader, og om lag 42 millionar i indirekte verknader.

TØI har for få haldepunkt til å kunne si kva som kan vera reelt bortfall. Men TØI syner til eigne tidlegare vurderingar og seier at: *"bortfall av trafikk er åpenbart på kort sikt. På lang sikt vil en sannsynlig utvikling være at vestlandsdelen av Hols marked forvitrer betydelig." Dersom en tredel av vestlandstrafikken bortfaller, betyr dette at 10 prosent av turistforbruket i Hol i vintersesongen blir borte, dersom halvparten av vestlandstrafikken blir borte, reduseres turistforbruket i vintersesongen i Hol med om lag en sjettedel.*

Oppgåver frå Hol kommune syner at når det gjeld nye hytter i Geilo-Ustaoset-området er ein tredel av eigarane busett mellom Stavanger og Sognefjorden. Ut frå dette er det anslått at vestlandet utgjør ca. 30 prosent av marknaden for nye hytter.

Dersom Rv7 hadde vorte vinterstengt ville for det fyrste interessa for nye hytter vorte mindre, og det vil sannsynligvis også vorte lagt ut for sal ein god del av eksisterande hytter. Etter TØI sitt syn ville sannsynligvis heile vestlandsmarknaden for nye hytter falle bort (netto).

I klartekst ville med andre ord ei vinterstenging av Rv7 vera dramatisk for reiselivsnæringa og for Hol kommune

Aust-vest sambandet

Rv7 er den kortaste og beste vegtraseen mellom Oslo og Bergen. Næringslivaktørane er klare på dette. Dessutan er transportar med start og mål på ruta mellom Bergen og Oslo vesentleg for næringslivet langs Rv 7. Bindeleddet mellom øvre Hallingdal og Hardanger/Bergen er fyrst og fremst Rv7. Sett frå næringslivet i Bergensregionen si side er Rv7 det viktigaste vegsambandet aust-vest.

Distriktsmessige omsyn

Hallingdal og Hardanger har på linje med dei fleste distrikt og regionar, behov for god kommunikasjon for å ha ei positiv utvikling. For begge regionane vil ei stenging av Rv7 kunne få dramatiske konsekvensar. Kanskje ikkje det fyrste året, men på sikt vil dette føre til konkurransevriding i marknader som allereie har ein sterk konkurranse. I forhold til konkurrerande regionar er det dei siste åra skjedd ei endring, ikkje minst på grunn sterk

samferdselsmessig utbygging. Det seier seg sjølv at stenging av dei viktigaste hovudferdselsårene berre vil forsterke situasjonen.

Konsekvensane i eit langsiktig perspektiv kan vera vanskeleg å talfeste, men det må ikkje vera nokon tvil om at vinterstenging vil få store negative konsekvensar for næringsliv og utvikling ikkje minst i indre Hardanger og øvre Hallingdal.

Ut frå eit ”føre var prinsipp” vil dette vera eit svært risikofylt eksperiment.

I denne samanheng kan det vera grunn til å minne om både regjeringa sin nasjonale reiselivsstrategi, St.meld. nr. 25 (2008-2009) Lokal vekstkraft og framtidstru Om distrikts- og regionalpolitikken og Politisk plattform for fleirtalsregjeringa 2009 – 2013.

Villrein, vinterdrift, tunnelar

Som dei fleste høg fjellsovergang har også Rv7 over Hardangervidda utfordringar med regularitet vinterstid. I tillegg har det vore fokusert på villreinen sine mogelegheiter for å krysse vegen. Ut frå alle dei vurderingar som er gjort er det **absolutt ingenting** som skulle tilseie at situasjonen for villrein på Hardangervidda er forverra dei seinare åra, at den er kritisk, eller at Rv7 har ein konsekvens som gjer det nødvendig å stenge vegen.

Etter Regionrådet for Hallingdal sitt syn må det arbeidast vidare med tanke på ei konsekvensutgreiing, for å klargjera nærare løysingar med miljøtunnelar. I denne samanheng støttar Regionrådet seg til vedtak i årsmøte for IS Rv7, dat. 4.2.2011:

Årsmøte for IS Rv7 ser det som heilt avgjerande at Rv7 over Hardangervidda får ein vesentleg betra regularitet. Årsmøte meiner følgjande absolutte krav må gjelde for Rv7 over Hardangervidda:

- *Rv 7 skal vere open under normale vintertilhøve, berre stengd under ekstreme vêrtilhøve eller i samband med særskilde hendingar somulukker, ras etc.*
- *Tiltak som blir gjort for betra regularitet skal redusere barriereverknaden for dei viktigaste definerte trekkrutene for villrein. Ut frå dette skal IS Rv7 i pågåande prosess med Nasjonal Transportplan 2014 – 2023 arbeide vidare med to alternative løysingar:*
 3. *Konsept 8: Hardangerviddatunnelen, der eksisterande Rv7 på gjeldande strekning blir vinterstengt.*
 4. *Konsept 4: Mellomlange tunnelar, opprusting av dagline til høg fjellsprofil, der eksisterande Rv7 langs ny trase blir vinterstengt.*

Som strakstiltak bør det vurderast enklare løysingar som å heve vegen på enkelte område, nytte slake vegskuldrer og unngå bruk av vegrekkverk og anna vegustyr.

Det bør og vurderast redusering av høgda på brøytekanter.

Ål 22.3.2011

Knut Arne Gurigard
Dagleg leiar

Vedlegg:

Buskerud
fylkeskommuneTelemark
fylkeskommuneHordaland
fylkeskommuneVår dato
10.02.2011

Deres dato

Vår referanse
2008/74 - 203
712.T07
Deres referanseBerørte offentlige instanser,
lag og organisasjoner, jaktvald

23/892

Høring og offentlig ettersyn av regional plan for Hardangervidda

Buskerud, Telemark og Hordaland og fylkeskommuner samarbeider om **regional plan for Hardangervidda** (også omtalt som fylkesdelplan).

Planen omfatter villreinens leveområder og tilgrensende arealer. Deler av arealene i kommunene Hol, Rollag og Nore og Uvdal i Buskerud, Tinn og Vinje i Telemark og Odda, Ullensvang, Eidfjord og Ulvik i Hordaland inngår i planen.

Formålet med planarbeidet er å ivareta villreinstammen, å sikre lokalsamfunnenes muligheter for nærings- og bygdeutvikling og å legge til rette for friluftsliv.

Planprosessen er gjennomført i nært samarbeid med kommunene, fylkesmennene og villreinnemnda. Det har vært lagt vekt på å gjennomføre en bred og involverende prosess.

Regional plan for Hardangervidda er utarbeidet i henhold til plan- og bygningslovens rammer. Dette blir ikke en juridisk bindende arealplan, men planen vil gi føringer gjennom kart og retningslinjer.

Høring og offentlig ettersyn

Fylkesutvalgene i de tre fylkeskommunene vedtok i sine fylkesutvalgsmøter (Buskerud og Hordaland 27.01.2011, Telemark 09.02.2011) å legge planforslag datert 10.01.2011 ut til høring og offentlig ettersyn.

Etter plan- og bygningslovens bestemmelser i §8-3 varsler fylkeskommunene i Buskerud, Telemark og Hordaland med dette høring og offentlig ettersyn av regional plan for Hardangervidda.

Høringsfristen er satt til 1. april 2011.

Offentlige instanser, lag og organisasjoner og andre interesserte inviteres med dette til å uttale seg til planforslaget. Alle merknader skal sendes **Regional plan for Hardangervidda, Buskerud fylkeskommune, Postboks 3563, 3007 Drammen** eller elektronisk til postmottak@bkk.no.

Av hensyn til videre framdrift er det svært viktig at høringsfristen 1. april 2011 overholdes.

Høringsdokumenter

Planens høringsdokumenter består av planrapport, arealplankart og temakart med arealsoner. Planrapportens kapittel 8 inneholder planbeskrivelse og retningslinjer til plankartet. *Temakartet med arealsoner* viser planens forslag til arealbruk. Begrepene på dette kartet er i samsvar med begrepsbruken i planrapporten. Dette kartet er det mest lettleste kartet og gir fullt innsyn i planforslaget.

Det andre arealplankartet har samme planinnhold som temakart med arealsoner, men bruker andre begrep og annen kartografi. Det er utarbeidet i henhold til Miljøverndepartementets nasjonale standard for arealplaner og utarbeidet av formelle grunner.

Høringsdokumentene er tilgjengelig for alle interesserte på kommunehusene og på fylkeshusene i de berørte kommunene og fylkene (se adresser på s. 2). Rapport og kart kan lastes ned fra nettsiden www.fylkesdelplan-hardangervidda.no. Det er også mulig å få tilsendt plandokumenter ved å kontakte prosjektleder Ellen Korvald, tlf. 32808728 eller ellen.korvald@bkk.no.

POST ADRESSERES IKKE TIL ENKELTPERSONER

Postadresse
BUSKERUD FYLKESKOMMUNE
Postboks 3563
N-3007 DrammenBesøksadresse
Haugesgt. 89, 3019 Drammen
E-postadresse
postmottak@bkk.noTelefon
+ 47 32 80 85 00
Internett
www.bkk.noTelefaks
+ 47 32 80 85 08Bankkonto
2200.07.13523
Foretaksregisteret
NO 964 951 373

Vår dato
10.02.2011Vår referanse
2008/74 - 203**Kort om planarbeidet**

Bakgrunn for planarbeidet er at Miljøverndepartementet i brev datert 12. april 2007 ga fylkeskommunene i oppdrag å utarbeide en plan "for en helhetlig forvaltning av fjellområder som er spesielt viktige for villreinens framtid i Norge". Planen skal i følge brevet fastsette langsiktig arealforvaltning som balanserer bruk og vern for de aktuelle fjellområdene med influensområder.

Planarbeidet har vært ledet av en styringsgruppe der alle ordførere fra de ni berørte kommunene, seks ledende fylkespolitikere, representanter fra de tre fylkesmannsembetene og en representant fra villreinnemnda har deltatt.

En viktig forutsetning for styringsgruppa har vært at prosjektet skulle følge opp Miljøverndepartementets invitasjon til å utforme en plan som både ivaretar villreinens leveområder og som gir muligheter for samfunns- og næringsutvikling i bygdene rundt Hardangervidda.

Da styringsgruppa avsluttet sitt arbeid med høringsutgaven, var den med unntak av ett punkt enstemmig om planforslaget. Uenigheten er knyttet til Fv. 124 fra Tinn til Uvdal. Et mindretall på tre foreslo en prøveordning med vinterbrøyting av denne fjellovergangen, men stenging på kort varsel når det er villrein i området. Flertallet ønsket av hensyn til villreinen å videreføre dagens ordning med vinterstenging.

Fylkesutvalgenes vedtak innebærer at planen nå legges ut på høring med denne dissensen.

Videre framdrift

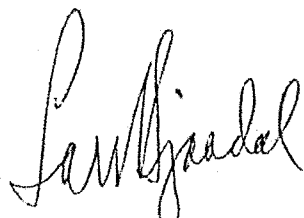
Fylkesutvalgene har i sine vedtak om høring forutsatt at resultatet fra høringen blir drøftet i styringsgruppa og innarbeidet i revidert versjon før planen kommer til sluttbehandling i de tre fylkeskommunene.

Planen skal etter dette legges fram for de tre fylkesutvalgene som innstiller til sluttbehandling i de tre fylkestingene. Det arbeides mot sluttbehandling av planen i fylkestingenes junimøter i år.

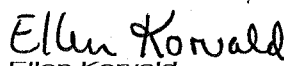
Plandokumentene ligger i høringsperioden til offentlig ettersyn følgende steder:

Hol:	Servicetorget, Geilovegen 24, Geilo Kommunehuset, Ålmannvegen 8, Hol
Rollag:	Kommunehuset i Rollag
Nore og Uvdal:	Servicekontoret, kommunehuset på Rødberg
Tinn:	Servicetorget, Torget 2, Rjukan Landbrukskontoret, Sandven 25, Atrå
Vinje:	Tenestetorget, kommunehuset på Åmot
Odda:	Tenestetorget, Opheimsgata 31, Odda
Ullensvang:	Heradshuset i Kinsarvik
Eidfjord:	Tenestetorget, Simadalsvegen 1, Eidfjord
Ulvik:	Heradshuset, Skeiesvegen 3, Ulvik
Drammen:	Fylkeshuset, Huges gate 89
Skien:	Fylkeshuset, Fylkesbakken 6
Bergen:	Fylkeshuset, Agnes Mowinckels gate 5

På vegne av fylkeskommunene i Buskerud, i Telemark og i Hordaland



Lars Bjaadal
Fylkesvaraordfører i Telemark
Leder av styringsgruppa



Ellen Korvald
prosjektleder